



Mário Abrantes

Avança o negócio da doença, recua a saúde para todos

Ao fim de um ano após a aquisição do hospital pelo grupo, foi este um dos títulos de 1º página do jornal Açoriano Oriental de domingo passado: “CUF realizou mais de 75 mil consultas e 2200 cirurgias num ano”. E no mesmo comunicado de imprensa é referido ainda que este hospital realizou também, num ano, mais de 47 mil exames de imagiologia e cerca de 22 mil episódios de atendimento permanente (urgência).

É omitido, no entanto, em tais títulos que, para estes números contribuíram (e continuam a contribuir) em boa parte os quatro meses e meio decorridos desde que deflagrou o incêndio no hospital do Divino Espírito Santo em Ponta Delgada, o qual obrigou, com pesadíssimos encargos para o orçamento público da saúde (que os homens ligados ao negócio da doença muito bem sabem explorar até ao tutano), a desviar para o setor privado uma grande quantidade de serviços com que o hospital de Ponta Delgada estava antes comprometido.

Sendo isto grave, poderá sempre contrapor-se que não havia neste período de tempo outro caminho a trilhar por quaisquer outras forças políticas diferentes das que atualmente ocupam as cadeiras do poder regional.

Muito mais grave, no entanto, é a marca retrógrada nas políticas de saúde que já vinham de antes do incêndio e que têm vindo a ser praticadas pelos últimos governos regionais, com responsabilidades acrescentadas para o atual que junta uma coligação das direitas, comandada pelo PSD, com apoio parlamentar dos direitistas mais radicais do IL e do Chega.

Aos anúncios publicitários do grupo CUF das suas 75 mil consultas, era necessário saber quantas ficaram por fazer ou têm atrasos de mais de um ano no SRS, por falta de investimento para gabinetes, pessoal médico e equipamento de diagnóstico diverso. Das suas 2200 cirurgias,

quantas foram feitas por cirurgias subtraídas ao SRS e não substituídos. Dos seus 47 mil exames de imagiologia quantos estão receitados ou requisitados e por fazer há mais de um ano, incluindo casos de natureza oncológica, por falta de investimento em equipamento médico no SRS. Quanto custaram ao erário público uma boa parte dos 22 mil episódios de urgência. Das 43 especialidades disponíveis quantas no SRS estão por preencher e sem serviço regular a todo o arquipélago.

Mas não só. O anunciado “compromisso do hospital CUF com a população dos Açores” quantas creches públicas gratuitas, e quantos lugares de prestação de cuidados continuados (ou paliativos) já impediu que fossem criados, minimizando as carências gritantes atuais, malgrado as obrigações de serviço público (no papel) ou assumidas (de boca) que competem ao governo regional satisfazer nestas áreas, parecendo optar antes por correr atrás da vontade discriminatória e inconstitucional da extrema-direita?

Sim, senhor Vice-Presidente Artur Lima! Não basta aprovar o que quer que seja, por mais positivo que seja (e é mesmo, no caso das creches gratuitas) se depois a prática política de quem aprovou é no sentido de obstaculizar ou mesmo impossibilitar a sua concretização.

Sim, senhor Deputado José Pacheco, é necessário recordar-lhe o 2º princípio da Declaração Universal dos Direitos da Criança:

“A criança gozará proteção especial e ser-lhe-ão proporcionadas oportunidades e facilidades, por lei e por outros meios, a fim de lhe facultar o desenvolvimento físico, mental, moral, espiritual e social, de forma sadia e normal e em condições de liberdade e dignidade.

Na instituição de leis visando este objetivo levar-se-ão em conta sobretudo, os melhores interesses da criança.”



Antonio Simas Santos

Uma nuvem negra

O Grupo SATA é, desde há muito, um sarilho monumental: uma grande nuvem negra que paira sobre a nossa economia. Não sendo a única é, certamente, o líder incontestável dos problemas do sector empresarial do estado regional.

Para quem tivesse dúvidas, o grupo SATA apresentou resultados negativos de 45 milhões de euros no primeiro semestre de 2024, apesar de ter aumentado as receitas e o número de passageiros transportados! Desses 45 milhões apenas 9 milhões correspondem à SATA Air Azores, sendo o resto imputável à Azores Airlines.

Os números não mentem.

Um jornalista da nossa praça perguntava, referindo-se à Sata, se estamos perante má gestão ou loucura? Alguém, com bom sentido de humor, retorquia que o verdadeiro problema é a não gestão. Mas será imperioso juntar-lhe uma boa pitada de loucura e muita interferência política.

A Azores Airlines fez todo o sentido quando foi criada. O cenário de então não tem nada a ver com o actual, quer nas rotas para o continente quer para o mercado internacional, nomeadamente para os Estados Unidos. Foi uma verdadeira pedrada no charco e teve momentos de bom desempenho económico. Ajudou muito a pôr os Açores no mapa e a satisfazer as nossas necessidades de transporte.

Mas os tempos mudaram e muito, sobretudo com a vinda das companhias de baixo custo e do interesse de companhias aéreas americanas. Nos dias de hoje, aquela companhia não é imprescindível e terá, dada a sua pequena escala, pouca viabilidade num mercado tão competitivo como é o transporte aéreo.

Fazendo, por tudo isso, todo o sentido, a sua privatização.

Tendo em atenção o que aconteceu na passada tentativa de privatização, será, contudo, um verdadeiro caminho das pedras que deveria, a nosso ver,

ser percorrido com base num consenso entre partidos e de forma muito profissional. Tendo em conta as recomendações da Comunidade Europeia, mas, principalmente, tendo em conta que a sua venda será um passo imprescindível para a viabilização da SATA Air Azores.

Que se vão os anéis, mas fiquem os dedos.

A verdadeira joia da coroa é a SATA AIR Açores que, a bem dos Açores e dos açorianos, tem de ser salva e robustecida, a todo o custo. Um verdadeiro desiderato regional que não deveria ser missão exclusiva de quem está no poder e que, sobretudo, deverá ser objecto de uma gestão de excelência, pura e dura. Estancando as torrentes de incompetência, ineficácia e ingerência política que se tornaram a sua imagem de marca.

Não é o tempo de encontrar culpados, que são muitos, mas de ter uma visão clara para o futuro. O essencial, esperando-se que ainda seja possível, é assegurar ligações inter-ilhas de excelência que sirvam, em primeiro lugar, as nossas populações e que se tornem numa verdadeira ferramenta para o desenvolvimento da economia regional.

A compra da Azores Airlines poderá ser algo apetecível tendo em conta a nossa posição estratégica em relação ao Estados Unidos e ao Canada. Esses mercados são um grande trunfo (e talvez o único) com que poderemos vir a jogar. Mas isso implicará cortar as gorduras demasiadas que afectam a viabilidade da companhia e que tornam a sua venda muito problemática, como está provado.

Para tudo isto, terá de haver coragem para tirar a pequena política do dia-a-dia da equação. Seria desastroso que a SATA Air Azores “se viesse a afundar à boleia da Azores Airlines”. E não se vislumbra como evitar tal desastre a menos que haja, finalmente, uma epifania política que nos desvie do abismo.